



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

AMÉLIORER LA CONNECTIVITÉ DES AUTOBUS AU CANADA

Rapport du Comité permanent des transports, de
l'infrastructure et des collectivités

Peter Schiefke, président

MAI 2023
44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : www.noscommunes.ca

AMÉLIORER LA CONNECTIVITÉ DES AUTOBUS AU CANADA

Rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

**Le président
Peter Schiefke**

MAI 2023

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

AVIS AU LECTEUR

Rapports de comités présentés à la Chambre des communes

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

PRÉSIDENT

Peter Schiefke

VICE-PRÉSIDENTS

Mark Strahl

Xavier Barsalou-Duval

MEMBRES

Taylor Bachrach

Vance Badawey

George Chahal

Angelo Iacono

Annie Koutrakis

Chris Lewis

Leslyn Lewis

Dan Muys

Churence Rogers

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Chris Bittle

Ken Hardie

Richard Martel

Joanne Thompson

GREFFIERS DU COMITÉ

Carine Grand-Jean

Michael MacPherson

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Services d'information, d'éducation et de recherche parlementaires

Dana Fan, analyste

Geneviève Gosselin, analyste
Alexandre Lafrenière, analyste

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

a l'honneur de présenter son

TREIZIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié le transport interurbain par autobus au Canada et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	1
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	3
AMÉLIORER LA CONNECTIVITÉ DES AUTOBUS AU CANADA.....	5
Introduction.....	5
Impacts des services annulés.....	6
Saskatchewan Transportation Company	6
Fin du service de transport par autobus de Greyhound	8
Annulations liées à la pandémie	10
Bienfaits du transport interurbain par autobus.....	11
Impacts négatifs du manque de services de transport.....	12
Exigences principales à satisfaire pour tirer profit des services de transport.....	14
Solutions.....	15
Modèles publics et privés.....	16
Questions relatives aux compétences	17
Création d'un réseau national	18
Connexions intermodales	19
Information.....	20
Technologies	21
Électrification.....	22
Financement.....	23
Financement destiné aux régions rurales.....	23
Financement des coûts opérationnels	24
Financement des dépenses en capital.....	24
Taxes	25
Subventions.....	25

Conclusion	26
ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS.....	29
ANNEXE B LISTE DES MÉMOIRES	31
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT	33

SOMMAIRE

Dans les dernières années, le secteur canadien du transport en commun interurbain a été frappé durement par le départ de transporteurs tels que Greyhound Canada et la Saskatchewan Transportation Company, ainsi que par la pandémie de COVID-19 et les restrictions que celle-ci a entraînées en matière de déplacements.

Au cours de son étude sur le transport interurbain par autobus au Canada, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité) a pris connaissance des nombreux bienfaits que des services sûrs, abordables, accessibles et fiables de transport interurbain de passagers peuvent procurer aux collectivités et à la population. Il a aussi entendu parler des conséquences importantes que peut avoir un manque de services, notamment sur les populations marginalisées. Les personnes touchées risquent alors de perdre accès, entre autres, à des possibilités d'emploi et d'éducation et à des services de santé, et il peut devenir plus difficile pour elles d'échapper à la violence familiale, sans oublier le risque que présentent les modes de transport non sécuritaires.

Les témoins ont proposé de nombreuses solutions pour améliorer les connexions dans le transport interurbain des passagers au Canada et ont discuté des mérites comparatifs des modèles de services publics et privés, ainsi que des questions de compétences relatives au transport interprovincial par autobus. Par ailleurs, ils ont souligné l'importance d'adapter les solutions aux besoins locaux et, dans le même ordre d'idées, d'obtenir plus d'informations sur les habitudes des usagers du transport en commun interurbain. Le Comité a également noté le besoin de maintenir des connexions entre les réseaux régionaux de transport en commun afin de faciliter les voyages par autobus à l'échelle du pays.

Il a aussi été question, au cours de l'étude, de l'avancement des technologies d'électrification applicables au transport interurbain par autobus et des façons possibles pour le gouvernement fédéral d'appuyer financièrement les exploitants publics et privés de services de transport par autobus.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

À l'issue de leurs délibérations, les comités peuvent faire des recommandations à la Chambre des communes ou au gouvernement et les inclure dans leurs rapports. Les recommandations relatives à la présente étude se trouvent énumérées ci-après.

Recommandation 1 – Connexions intermodales

Que le gouvernement du Canada collabore avec toutes les parties prenantes, y compris les gouvernements provinciaux et territoriaux, les communautés autochtones, les municipalités, ainsi que les opérateurs publics et privés, afin d'encourager la coordination des itinéraires d'autobus interurbains avec les transports ferroviaires et aériens de passagers.

Recommandation 2 – Création d'un centre d'échange national ou d'une plateforme de communication

Que le gouvernement du Canada collabore avec les provinces et les territoires ainsi qu'avec les exploitants d'autobus privés et publics pour faciliter la création d'un centre d'échange national sans but lucratif ou d'une plateforme de communication afin de permettre aux passagers de voyager sans interruption d'une province à l'autre.

Recommandation 3 – Amélioration des correspondances intermodales entre VIA Rail et les autres modes de transport

Que VIA Rail mette en place un système permettant de signaler en temps réel les arrivées et les départs aux autres modes de transport (taxis, opérateurs de covoiturage, etc.) afin de faciliter les correspondances intermodales en temps réel et de manière pratique.

Recommandation 4 – Évaluer et combler les lacunes dans les connaissances (habitudes des usagers du transport en commun interurbain)

Que le gouvernement du Canada collabore avec l'ensemble des parties prenantes, y compris les gouvernements provinciaux et territoriaux, les communautés autochtones, les municipalités ainsi que les exploitants publics et privés, afin d'évaluer et de combler les lacunes dans les connaissances actuelles sur les habitudes et les besoins des usagers du transport en commun interurbain au Canada.

Recommandation 5 – Étendre le FSTCR pour qu’il s’applique aux exploitants privés et aux trajets de transport en commun interurbains

Que le gouvernement du Canada étende le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural afin d’encourager la création de trajets de transport en commun interurbain et de permettre aux exploitants privés qui assurent le service sur ces trajets d’accéder au Fonds.

Recommandation 6 – Harmonisation des exigences en matière de permis

Que le gouvernement du Canada reconnaisse que le secteur privé joue un rôle important dans la fourniture de services d'autobus interurbains et prenne des mesures pour harmoniser les exigences en matière de permis entre les provinces, tout en respectant les compétences provinciales et territoriales.

Recommandation 7 – Responsabilité du gouvernement en matière de réconciliation

Que le gouvernement du Canada reconnaisse son rôle dans la fourniture de transports interrégionaux sûrs, fiables et abordables, pour les communautés autochtones dans le cadre de sa responsabilité à l'égard de la réconciliation autochtone.



AMÉLIORER LA CONNECTIVITÉ DES AUTOBUS AU CANADA

INTRODUCTION

Au Canada, les entreprises de transport par autobus qui exercent leurs activités au-delà des frontières provinciales sont réglementées par l'autorité provinciale compétente. Le gouvernement fédéral a délégué cette responsabilité aux provinces en vertu de la [Loi sur les transports routiers](#). Le cadre réglementaire applicable au transport extra-provincial par autobus peut donc varier considérablement d'une province à l'autre.

Jusqu'en mai 2021, le transport interprovincial par autobus était principalement offert ou facilité par Greyhound Canada, une entreprise privée. Celle-ci a alors mis fin à tous ses services au Canada, exception faite de quelques trajets transfrontaliers en provenance et à destination des États-Unis.

Le 3 février 2022, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité) a adopté la [motion](#) suivante :

Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité entreprenne une étude sur le transport interurbain par autobus au Canada; qu'au moins quatre réunions soient réservées à cette étude; que l'impact de l'annulation du service de bus Greyhound et de la pandémie de COVID-19 soit examiné dans le cadre de l'étude.

Du 23 novembre 2022 au 7 mars 2023, le Comité a ainsi tenu quatre réunions dans le cadre de cette étude et a entendu 20 témoins.



IMPACTS DES SERVICES ANNULÉS

« Le réseau de transport terrestre du Canada est actuellement déconnecté, des milliers de routes et des centaines d'entreprises ont été perdues pendant la pandémie. Les fournisseurs de services ont eu du mal à redémarrer leurs entreprises. Les répercussions de la COVID-19 et le départ de Greyhound du Canada, après près d'un siècle de présence, ont eu des répercussions durables, en particulier dans les collectivités rurales qui comptaient sur les autobus pour les relier aux grandes villes. »

Vince Accardi (président, Motor Coach Canada)

Saskatchewan Transportation Company

La Saskatchewan Transportation Company (STC) était une société d'État du gouvernement de la Saskatchewan qui fournissait des services de transport de passagers et de marchandises dans la province jusqu'à sa fermeture en mai 2017, un an avant que Greyhound Canada mette fin à ses activités dans les provinces de l'Ouest¹. Le cas de la STC a été soulevé par plusieurs témoins au cours de l'étude du Comité.

Selon JoAnn Jaffe, professeure au département de sociologie et de sciences humaines de l'Université de Regina (qui a comparu à titre personnel), le gouvernement de la Saskatchewan a décidé de fermer la STC en raison d'une baisse de l'achalandage et du coût élevé par passager. M^{me} Jaffe a cependant remis en question cette explication; d'après elle, le gouvernement provincial a cessé de faire de la publicité sur les services de transport par autobus alors que l'achalandage augmentait. De plus, il a réduit la capacité de la STC d'offrir certains services à un prix concurrentiel et a fait en sorte qu'il était de manière générale plus difficile d'avoir accès au transport par autobus. M^{me} Jaffe a ajouté que, même si le coût du service était plus élevé que dans le secteur privé, la STC offrait d'autres avantages, comme des emplois bien rémunérés et de bonnes conditions de travail à une main-d'œuvre diversifiée, y compris une forte proportion d'Autochtones et de personnes en situation de handicap. En outre, de nombreuses femmes occupaient

1 Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (TRAN), *Témoignages*, 44^e législature, 1^{re} session : Jacob Alhassan (professeur adjoint, département de santé communautaire et d'épidémiologie, Collège de médecine, Université de la Saskatchewan (à titre personnel)).

des postes de direction et les gestionnaires utilisaient une carte de pointage équilibrée afin d'atteindre de multiples objectifs sociaux et environnementaux.

Le Comité a appris que la STC desservait 253 collectivités avant d'être fermée². En dépit des assurances du gouvernement provincial selon lesquelles des transporteurs privés combleraient le vide laissé par la STC, une seule des dix entreprises qui se sont manifestées fournirait toujours des services aujourd'hui, dans trois villes uniquement³. Selon [Sarah-Patricia Breen](#), titulaire de la chaire de recherche d'innovation régionale en développement économique rural au Collège Selkirk (qui a comparu à titre personnel), cette situation a contribué à l'apparition, dans les provinces des Prairies, de ce qu'elle a appelé un « vide » dans les systèmes de transport interurbain par autobus.

[Jacob Alhassan](#), professeur adjoint au département de santé communautaire et d'épidémiologie du Collège de médecine de l'Université de la Saskatchewan (qui a comparu à titre personnel), a dit au Comité que le budget annuel de la STC était de moins de 20 millions de dollars lors de sa fermeture, et que le gouvernement provincial estimait qu'il économiserait 85 millions de dollars sur cinq ans en abandonnant le service. [Cindy Hanson](#), professeure au département de sociologie et de sciences humaines de l'Université de Regina (qui a comparu à titre personnel), a insisté sur l'importance d'évaluer les coûts des systèmes de transport en commun en fonction d'un audit social, ce qui permettrait de comparer les coûts opérationnels et les coûts liés au fait de ne pas offrir de services.

Le Comité a appris, par exemple, que le gouvernement provincial avait recours à la STC pour transporter du sang, des vaccins, du matériel médical⁴ et des livres de bibliothèque⁵, et pour ramener chez elles les personnes nouvellement libérées de prison⁶. Un audit social tiendrait compte du coût des services de remplacement (comme le taxi ou un service de messagerie privé) et des coûts sociaux liés à l'absence de services du genre.

[M. Alhassan](#) a estimé que la fermeture de la STC illustre les effets dommageables que la disparition de services de transport peut avoir, car elle a créé de l'isolement et touche de manière disproportionnée les populations vulnérables. [M^{me} Hanson](#) a dit craindre

2 TRAN, *Témoignages* : [Alhassan](#) (à titre personnel).

3 TRAN, *Témoignages* : [Cindy Hanson](#) (professeure, département de sociologie et de sciences humaines, Université de Regina (à titre personnel)); [Alhassan](#) (à titre personnel).

4 TRAN, *Témoignages* : [Alhassan](#) (à titre personnel); [JoAnn Jaffe](#) (professeure, département de sociologie et de sciences humaines, Université de Regina (à titre personnel)).

5 TRAN, *Témoignages* : [Hanson](#) (à titre personnel).

6 TRAN, *Témoignages* : [Jaffe](#) (à titre personnel).



que, faute de services de transport par autobus sûr et fiable, beaucoup de gens – notamment dans les communautés autochtones – optent pour l’autostop, et que « le nord de la Saskatchewan est en train de devenir une autre route des pleurs ». [Adele Perry](#), professeure distinguée d’histoire et d’études des femmes et des genres à l’Université du Manitoba (qui a comparu à titre personnel), a abondé dans le même sens en attirant l’attention sur la crise actuelle des femmes, des filles et des personnes bispirituelles autochtones disparues et assassinées dans les provinces des Prairies, et du lien entre cette crise et le manque de services de transport interurbain par autobus.

Fin du service de transport par autobus de Greyhound

Greyhound Canada a suspendu ses services dans l’Ouest du Canada en 2018, une décision que l’entreprise a justifiée par « des années de baisse de l’achalandage et [...] les conséquences d’un contexte de transport changeant et de plus en plus difficile, y compris la déréglementation et les subventions accordées aux concurrents comme VIA Rail et d’autres systèmes appartenant à l’État ». En Ontario et au Québec, les services ont été maintenus jusqu’à leur suspension temporaire en mai 2020, avant d’être abandonnés de manière permanente le 13 mai 2021. L’entreprise a aussi évoqué les restrictions imposées aux déplacements durant la pandémie et une baisse « dramatique » de 95 % de ses volumes d’affaires normaux. Enfin, selon elle, les « investissements financiers des gouvernements dans le secteur des services d’autobus entre les villes du Canada ont été négligeables. Les activités ne sauraient être maintenues sans un soutien financier⁷. »

D’après différents témoins, la fermeture de la STC et d’autres petits transporteurs canadiens montre que la fin des activités de Greyhound n’était qu’un exemple parmi les nombreux services éliminés au pays⁸. En effet, [M. Alhassan](#) et [M^{me} Hanson](#) ont exprimé l’avis que la perte du service de la STC sur les « lignes de desserte », soit les trajets secondaires qui assurent la connexion avec la ligne long-courrier principale, a probablement eu un impact sur la rentabilité de Greyhound dans l’Ouest canadien.

7 Greyhound Canada, [Greyhound Canada cesse de façon permanente d’offrir ses services au Canada](#), 2021.

8 TRAN, *Témoignages* : [Terence Johnson](#) (président, Transport Action Canada (Transport Action Canada)); [Adele Perry](#), (professeure distinguée d’histoire et d’études des femmes et des genres, Université du Manitoba (à titre personnel)).

Plusieurs témoins ont néanmoins affirmé que le départ de Greyhound avait eu un impact particulièrement sévère et durable⁹. On a notamment déploré la perte d'un acteur qui permettait de faire la connexion entre des transporteurs de plus petite taille, et grâce auquel les passagers pouvaient faire des déplacements interprovinciaux avec un seul billet¹⁰. [Terence Johnson](#), président de Transport Action Canada, a également souligné qu'un grand nombre des anciennes gares routières de Greyhound avaient été fermées et démolies après la cessation des activités de l'entreprise; les passagers ont alors perdu un lieu sûr où attendre leur correspondance.

Plusieurs exploitants ont étendu leurs propres services afin de combler les vides laissés par les départs de Greyhound et de la STC¹¹, par exemple, Ontario Northland, une société d'État du gouvernement de l'Ontario, et de nombreux transporteurs privés comme Rider Express¹². Notons également diverses initiatives mises en place par des municipalités ou des régies intermunicipales¹³.

Selon [M^{me} Breen](#), la situation actuelle se caractérise par son instabilité : de nombreux petits transporteurs, notamment en région rurale, tentent d'assurer le service sur des trajets qui sont rapidement abandonnés. [Kasper Wabinski](#), président de Kasper Transportation, a admis que le réseau d'autobus actuel, qu'il a qualifié de « honte nationale », manque de cohérence, mais il a jugé que le Canada devait éviter de dépendre à nouveau d'un monopole semblable à celui qu'avait exercé Greyhound.

Certains témoins ont aussi critiqué le niveau de service qui était maintenu par Greyhound¹⁴. [M^{me} Breen](#) a affirmé qu'un éventail de services beaucoup plus large peut offrir des solutions à cet égard.

9 TRAN, *Témoignages* : [Vince Accardi](#) (président, Motor Coach Canada (Motor Coach Canada)); [Matt Gemmel](#), (directeur, Politiques et recherches, Fédération canadienne des municipalités (Fédération canadienne des municipalités)); [Hanson](#) (à titre personnel).

10 TRAN, *Témoignages* : [Johnson](#) (Transport Action Canada); [Michael Cassidy](#) (propriétaire, Coach Atlantic Maritime Bus (Coach Atlantic)); [Perry](#) (à titre personnel); [Accardi](#) (Motor Coach Canada).

11 TRAN, *Témoignages* : [Tracy MacPhee](#) (vice-présidente, Chemins de fer passagers et autocars, Ontario Northland (Ontario Northland)).

12 TRAN, *Témoignages* : [Omer Kanca](#) (directeur général, Rider Express (Rider Express)); [Johnson](#) (Transport Action Canada); [Gemmel](#) (Fédération canadienne des municipalités).

13 TRAN, *Témoignages* : [Samuel Roy](#) (coordonnateur aux politiques, Union des municipalités du Québec).

14 TRAN, *Témoignages* : [Gemmel](#) (Fédération canadienne des municipalités); [Sarah-Patricia Green](#) (titulaire de la chaire de recherche d'innovation régionale en développement économique rural, Collège Selkirk (à titre personnel)).



Annulations liées à la pandémie

Comme Greyhound Canada l'a expliqué dans sa décision de mettre fin à ses services, la pandémie de COVID-19 et les restrictions de voyage connexes ont eu un impact considérable sur l'achalandage des services de transport par autobus. [Vince Accardi](#), président de Motor Coach Canada, a dit au Comité que, avant la pandémie, l'industrie canadienne du transport par autobus comprenait plus de 1 000 entreprises qui produisaient des revenus d'exploitation et hors exploitation de plus de 20 milliards de dollars et employaient plus de 118 000 équivalents temps plein. Il a ajouté que, depuis 2020, des centaines d'entreprises assurant le service sur des milliers de trajets avaient fermé.

Plusieurs témoins qui exploitent des services de transport par autobus ont indiqué que leur nombre de passagers avait augmenté depuis un an, mais qu'il restait inférieur aux niveaux pré-pandémiques¹⁵. [Jason Roberts](#), directeur général de DRL Coachlines Ltd., a signalé que, même si le nombre de clients s'était stabilisé, la hausse des coûts compliquait la tâche pour les transporteurs.

Certains témoins ont dit au Comité que le financement public des services de transport en commun était essentiel au maintien des services durant la pandémie et qu'il le sera encore pendant la relance¹⁶. [M. Accardi](#) et [Marco D'Angelo](#), président-directeur général de l'Association canadienne du transport urbain, ont aussi maintenu que le transport interurbain par autobus était crucial pour la relance économique postpandémique du Canada.

15 TRAN, *Témoignages* : [Pierre Maheux](#) (administrateur, Fédération des transporteurs par autobus (Fédération des transporteurs par autobus)); [Kanca](#) (Rider Express); [Marco D'Angelo](#) (président-directeur général, Association canadienne du transport urbain (Association canadienne du transport urbain)).

16 TRAN, *Témoignages* : [D'Angelo](#) (Association canadienne du transport urbain); [Accardi](#) (Motor Coach Canada); [Kanca](#) (Rider Express).

BIENFAITS DU TRANSPORT INTERURBAIN PAR AUTOBUS

« La politique des transports est une politique économique, une politique de développement rural, une politique agricole, une politique sanitaire, une politique environnementale, une politique culturelle, une politique de santé mentale et une politique de lutte contre la solitude. C’est aussi une politique de réconciliation. »

JoAnn Jaffe (professeure, département de sociologie et de sciences humaines, Université de Regina, à titre personnel)

De nombreux témoins ont parlé des bienfaits variés, souvent invisibles, que le transport interurbain par autobus peut procurer aux collectivités et à la population. Certains ont attiré l’attention sur les retombées économiques¹⁷, qu’elles soient attribuables à l’essor de l’activité touristique¹⁸ ou de l’accès aux services¹⁹. D’autres ont affirmé que le transport en commun aide les gens à avoir accès à des possibilités d’emploi²⁰ ou à des services d’éducation²¹ dans d’autres collectivités.

Beaucoup ont également souligné le rôle crucial que joue le transport interurbain par autobus dans l’accès aux services de santé²². À ce sujet, M. Alhassan a dit qu’un meilleur accès aux services et à diverses possibilités aide en soi à améliorer la santé de la population. Il a aussi fait remarquer au Comité que des systèmes de transport par autobus bien financés font diminuer le nombre de décès imputables aux accidents de la route, car les autobus sont moins susceptibles que les véhicules privés d’être impliqués

17 TRAN, *Témoignages* : Gemmel (Fédération canadienne des municipalités); D^{re} Breen (à titre personnel); Daniel Côté (président, Union des municipalités du Québec (UMQ)).

18 TRAN, *Témoignages* : Gemmel (Fédération canadienne des municipalités).

19 TRAN, *Témoignages* : Breen (à titre personnel); Jaffe (à titre personnel).

20 TRAN, *Témoignages* : Alhassan (à titre personnel); Breen (à titre personnel); Josipa Petrunic (présidente-directrice générale, Consortium de recherche et d’innovation en transport urbain au Canada (CRITUC)); Jaffe (à titre personnel); Côté (UMQ).

21 TRAN, *Témoignages* : MacPhee (Ontario Northland); Breen (à titre personnel); Jaffe (à titre personnel); Côté (UMQ).

22 TRAN, *Témoignages* : Accardi (Motor Coach Canada); MacPhee (Ontario Northland); Johnson (Transport Action Canada); Alhassan (à titre personnel); Hanson (à titre personnel); Breen (à titre personnel); Jaffe (à titre personnel); Jason Roberts (directeur général, DRL Coachlines Ltd. (DRL)); Maheux (Fédération des transporteurs par autobus); Côté (UMQ).



dans des accidents. [M. Accardi](#) a souligné pour sa part le rôle que les transporteurs peuvent jouer en cas d'évacuation ou pour le déplacement de premiers intervenants en situation d'urgence.

Le Comité a aussi entendu parler des bienfaits du transport interurbain par autobus pour l'environnement²³. [M. Alhassan](#) et [Matt Gemmel](#), directeur des Politiques et des recherches à la Fédération canadienne des municipalités, ont fait valoir que les autobus réduisent le nombre de véhicules sur les routes, tandis que [M^{me} Hanson](#) et [Daniel Côté](#), président de l'Union des municipalités du Québec, ont estimé que le transport en autobus faisait partie des moyens, pour le Canada, d'atteindre ses objectifs environnementaux.

Impacts négatifs du manque de services de transport

Les témoins n'ont pas seulement parlé des bienfaits du transport interurbain par autobus; ils ont aussi décrit les impacts négatifs importants qu'avait le manque de services dans ce secteur. Certains témoins ont fait valoir que ce manque de services se fait sentir de façon disproportionnée sur les communautés marginalisées²⁴. Par exemple, selon M^{mes} [Hanson](#) et [Jaffe](#), les femmes représentaient 60 % de la clientèle de la STC, et 71 % des usagers étaient membres de populations vulnérables. Dans la même veine, [M^{me} Perry](#) a indiqué que l'utilisation du transport en commun dans les centres urbains est plus forte chez les femmes.

Selon [M^{me} Jaffe](#), « la mobilité est de plus en plus souvent un facteur d'inégalité, en particulier pour les populations rurales et isolées déjà défavorisées ». De plus, si un meilleur accès aux transports peut alléger le fardeau de la pauvreté, le manque de services risque d'en aggraver et d'en intensifier les impacts négatifs. Elle a ajouté que « le droit d'habiter dans les zones rurales et la possibilité d'y mener une vie agréable dépendent de plus en plus du droit de se déplacer ». De même, [M^{me} Hanson](#) a affirmé que le *[Pacte international relatif aux droits civils et politiques](#)*, que le Canada a signé, exige la capacité de concrétiser les droits à la mobilité.

Par ailleurs, des témoins ont évoqué le rôle que le transport interurbain par autobus peut jouer afin d'aider des victimes de violence familiale ou d'autres situations de vulnérabilité à fuir, alors que les autres possibilités, l'autostop ou la marche, sont très

23 TRAN, *Témoignages* : [Gemmel](#) (Fédération canadienne des municipalités); [Breen](#) (à titre personnel); [Accardi](#) (Motor Coach Canada); [Kanca](#) (Rider Express).

24 TRAN, *Témoignages* : [Alhassan](#) (à titre personnel); [Breen](#) (à titre personnel).

risquées²⁵. Le Comité a pris connaissance du lien entre le manque de services publics de transport interurbain et la violence mise en lumière par l'Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées²⁶. Certains témoins²⁷ ont fait référence à l'appel à la justice 4.8 du rapport d'enquête :

Nous demandons à tous les gouvernements de veiller à la mise en place de stratégies et de financement adéquats pour l'établissement de services et d'infrastructures de transport et de transport en commun sécuritaires et abordables destinés aux femmes, aux filles et aux personnes 2ELGBTQQIA autochtones vivant dans des communautés éloignées ou rurales. Le transport doit répondre aux besoins et être offert aux communautés autochtones en tout temps et dans des villes et des villages de toutes les provinces et tous les territoires au Canada. Les stratégies et le financement doivent :

- contribuer de diverses manières à accroître la sécurité du transport en commun;
- remédier à l'insuffisance des moyens de transport en commun commerciaux disponibles;
- mettre en place des mesures d'adaptation spéciales pour les communautés éloignées et les communautés du Nord, qui sont seulement accessibles par avion²⁸.

M. Johnson a déclaré que, à la lumière des conclusions de l'enquête, « le gouvernement fédéral a la responsabilité morale indéniable de rétablir un réseau essentiel de mobilité sécuritaire dans toutes les collectivités, grandes et petites ». M^{me} Perry a ajouté que la politique en matière de transports peut aider à progresser de manière « réelle et tangible » vers la réconciliation en contribuant à lier les communautés autochtones entre elles et aussi avec les autres collectivités.

M. D'Angelo a soutenu que le manque de services de transport en commun était mauvais pour l'économie, tandis que M^{me} Hanson a estimé qu'il en résulte l'absence de participation à la vie sociale. M^{me} Jaffe a abondé dans le même sens en soulignant que,

25 TRAN, *Témoignages* : Hanson (à titre personnel); Jaffe (à titre personnel).

26 TRAN, *Témoignages* : Hanson (à titre personnel); Gemmel (Fédération canadienne des municipalités).

27 TRAN, *Témoignages* : Hanson (à titre personnel); Perry (à titre personnel); Gemmel (Fédération canadienne des municipalités).

28 Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées, Réclamer notre pouvoir et notre place : le rapport final de l'Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées, vol. 1b, 2019, p. 206.



pour les personnes qui ne profitent pas d'un accès satisfaisant aux transports, il faut beaucoup de temps pour se déplacer.

Exigences principales à satisfaire pour tirer profit des services de transport

Au cours de l'étude du Comité, les témoins ont abordé plusieurs exigences qu'il faut satisfaire pour que les services de transport puissent produire les bienfaits mentionnés plus haut sur le plan socioéconomique.

La sécurité revêt une importance capitale pour certains des témoins²⁹. [Josipa Petronic](#), présidente-directrice générale du Consortium de recherche et d'innovation en transport urbain au Canada, a observé que diverses méthodes permettaient d'assurer la sécurité dans les stations d'autobus ou les aires d'attentes (comme des boutons de sécurité, des machines produisant des bruits forts, des publicités pour les services de soutien en santé mentale et des outils d'intelligence artificielle pour repérer les comportements non sécuritaires). Pour sa part, [M^{me} Breen](#) a fait ressortir l'importance d'assurer la sécurité des passagers durant le trajet pour se rendre à la station ou à l'arrêt d'autobus et pour en revenir.

Certains témoins ont indiqué par ailleurs que le transport par autobus devrait être abordable, notamment afin d'en assurer l'accès aux populations vulnérables qui dépendent plus des services interurbains³⁰.

L'accessibilité a constitué pour certains une question clé³¹. [M. Johnson](#) a rappelé au Comité que la perte de services et le manque de fiabilité sont plus lourds de conséquences pour les passagers en situation de handicap, et que pas tous les modèles d'autobus sont accessibles. [M^{me} Hanson](#) a cité à ce sujet Scott Streiner, alors président et premier dirigeant de l'Office des transports du Canada, qui affirmait, dans un communiqué de presse publié en 2019³² : « L'accessibilité est un droit fondamental et nous sommes résolus à prendre les moyens nécessaires pour qu'il soit respecté en

29 TRAN, *Témoignages* : [Accardi](#) (Motor Coach Canada); [MacPhee](#) (Ontario Northland); [Kasper Wabinski](#) (président, Kasper Transportation (Kasper Transportation)); [Hanson](#) (à titre personnel).

30 TRAN, *Témoignages* : [Kanca](#) (Rider Express); [Cassidy](#) (Coach Atlantic); [Gemmel](#) (Fédération canadienne des municipalités); [Accardi](#) (Motor Coach Canada); [MacPhee](#) (Ontario Northland).

31 TRAN, *Témoignages* : [Cassidy](#) (Coach Atlantic); [MacPhee](#) (Ontario Northland).

32 Voir Office des transports du Canada, *L'Office des transports du Canada publie les recommandations du groupe de travail international sur les aides à la mobilité et le transport aérien*, 10 septembre 2019.

pratique. » [M. Alhassan](#) a également souligné l'importance de veiller à ce que les personnes en situation de handicap puissent exercer leur droit à la mobilité.

Enfin, plusieurs témoins ont parlé de l'importance de la fiabilité³³. [M^{me} Jaffe](#) et [M. Wabinski](#) ont notamment fait remarquer qu'un bon accès à un service de transport en commun fiable avait tendance à attirer plus d'usagers.

SOLUTIONS

« [O]n pourrait faire preuve d'innovation en transport en commun dès demain pour améliorer la sécurité des usagers canadiens afin d'encourager les gens à revenir vers le transport en commun autant que nous en aurions besoin, dans un souci d'action climatique et de lutte contre la congestion, et pour toutes les raisons pour lesquelles la mobilité publique améliore la vie des gens. »

[Josipa Petronic](#) (présidente-directrice générale, Consortium de recherche et d'innovation en transport urbain au Canada)

Le Comité a appris que de nombreuses entités publiques et privées ont mis en place une gamme de solutions novatrices afin d'améliorer les services de transport interurbain par autobus au Canada. Parmi ces solutions, notons les services de navettes à la demande³⁴, dont des versions publiques pourraient, selon [M^{me} Petronic](#), s'étendre au-delà des territoires où ils limitent leurs activités grâce à la collaboration des gouvernements provinciaux et fédéral avec les municipalités. [M^{me} Hanson](#) a aussi mentionné, à une plus petite échelle, des services de transport vers des centres urbains offerts par certains gouvernements autochtones, et [M^{me} Breen](#) a parlé de solutions qui combinent l'utilisation de flottes municipales avec des systèmes d'autopartage et qui répondent ainsi aux besoins locaux et régionaux. Enfin, [M^{me} Petronic](#) a signalé que des services d'autocar de luxe prennent de l'expansion pour satisfaire les besoins de clients de la classe moyenne qui peuvent se permettre des billets plus chers.

33 TRAN, *Témoignages* : [Gemmel](#) (Fédération canadienne des municipalités); [Côté](#) (UMQ); [MacPhee](#) (Ontario Northland); [Kanca](#) (Rider Express); [Johnson](#) (Transport Action Canada).

34 TRAN, *Témoignages* : [D'Angelo](#) (Association canadienne du transport urbain); [Breen](#) (à titre personnel).



Modèles publics et privés

Selon ce que le Comité a entendu de [M. D'Angelo](#), les entreprises privées ne sont pas les seules à combler les lacunes pour relier entre elles les localités; les services de transport provinciaux et municipaux y contribuent aussi. Par exemple, des témoins ont dit que BC Transit aidait à maintenir un réseau stable et fiable de trajets en région rurale³⁵, un système qui n'est toutefois pas parfait, d'après [M^{me} Breen](#).

[Tracy MacPhee](#), vice-présidente, Chemins de fer passagers et autocars, à Ontario Northland, a mis de l'avant les réalisations de son organisation, qui, comme en a convenu [M. Johnson](#), a réussi à combler des lacunes dans le réseau. Comme [M^{me} MacPhee](#) l'a expliqué au Comité, Ontario Northland reçoit du financement provincial en fonction de son plan d'affaires annuel, qui donne une estimation du nombre d'usagers prévu. La société d'État surveille le coût par passager, et veille à maintenir le coût pour les clients à un niveau raisonnable, des fonds provinciaux étant disponibles pour combler le déficit. M^{me} MacPhee a affirmé que ce système permet d'étendre les services avec un court préavis afin de combler les lacunes causées par les arrêts de travail ou les annulations de services.

[M. Alhassan](#) et [M^{me} Jaffe](#) ont maintenu qu'un système public de transport permet de mettre l'accent sur la mobilité comme droit de la personne, tandis que les exploitants privés doivent nécessairement se préoccuper de la rentabilité, ce qui peut entraîner de l'instabilité dans les trajets offerts. [M^{me} Hanson](#) a aussi dit au Comité que le remplacement de systèmes publics par des systèmes privés transforme des « citoyens » en « consommateurs », ce qui a un impact disproportionné sur les groupes marginalisés. Selon [M^{me} Breen](#), le souci de rentabilité des transporteurs privés peut se faire particulièrement sentir dans les régions rurales, où de nombreux trajets ne peuvent être à la fois rentables et abordables en raison des distances et de la faible densité de population. [M. Kanca](#), directeur général de la Rider Express Transportation Corporation, a abondé dans le même sens : vu la densité de la population canadienne, il n'est pas viable financièrement pour un exploitant privé d'assurer le service sur un vaste réseau de trajets en moins grande demande sans aide gouvernementale. [M. Côté](#) a ajouté qu'une ligne peut être non rentable pour un transporteur, tout en étant « essentielle pour la vitalité des régions desservies ».

Deux exploitants de services de transport privés, [M. Roberts](#) et [Pierre Maheux](#), administrateur à la Fédération des transporteurs par autobus, ont dit au Comité qu'ils ne

35 TRAN, *Témoignages* : [D'Angelo](#) (Association canadienne du transport urbain); [Johnson](#) (Transport Action Canada); [Breen](#) (à titre personnel).

ménageaient pas les efforts pour maintenir des services non rentables sur certains trajets. La tâche peut toutefois s'avérer difficile, compte tenu particulièrement du fait que l'État finance bien moins le transport en commun en milieu rural que celui en milieu urbain. Comme l'a expliqué [M. Maheux](#), le client d'un transporteur privé « paie la totalité des coûts plus, en principe, une marge bénéficiaire », tandis que les systèmes de transport en commun en ville et en banlieue sont massivement subventionnés, ce qui veut dire que les revenus provenant de leur clientèle « ne représentent que 35 %, 45 % ou 55 % des frais d'exploitation ». C'est pourquoi, selon lui, le coût du service sur les trajets en région rurale est beaucoup plus élevé que celui des trajets réalisés en ville ou en banlieue, même parfois pour des distances semblables.

Pourtant, de l'avis de [M. Accardi](#), un réseau de transport pancanadien n'est pas envisageable sans partenariat entre le secteur public et le secteur privé. [M. Gemmel](#) a observé que le modèle privilégié actuellement dans le transport en commun en milieu urbain consiste en un mélange de transporteurs publics, de transporteurs privés et de transporteurs sans but lucratif, un modèle qui pourrait, selon lui, être étendu au transport interurbain. [M. Accardi](#) a ajouté que les exploitants privés sont prêts à unir leurs efforts pour qu'il soit possible de traverser le Canada avec un seul billet, mais qu'ils ont besoin des mécanismes et du soutien nécessaires pour y arriver. Pour sa part, [M^{me} Petrunic](#) a fait valoir « qu'il y a de l'argent à faire de tous les côtés de l'équation », et que les exploitants publics et privés ont tous un rôle à jouer.

Questions relatives aux compétences

De nombreux témoins ont parlé des questions relatives aux compétences qu'il faudra résoudre afin d'améliorer le transport en commun interurbain au Canada. [Joel McKay](#), directeur général du Northern Development Initiative Trust, a affirmé que le transport est principalement le ressort des provinces, et que ce sont elles qui devraient surtout faire preuve de leadership dans le domaine. MM. [Accardi](#) et [Maheux](#) ont souligné que le gouvernement fédéral avait délégué les compétences en termes de lignes d'autobus interprovinciales aux provinces en vertu de la [Loi sur les transports routiers](#), ce qui a créé un vide pour lequel les transporteurs interprovinciaux ont du mal à obtenir du soutien. [M^{me} Perry](#) a rejoint cette position et laissé entendre que la présomption de compétence provinciale a donné naissance à un « système hétéroclite ».

Divers témoignages ont été offerts concernant la participation des provinces au transport en commun interurbain. [M. Wabinski](#) a tenu les propos à ce sujet : « À part dans les provinces maritimes, il y a peu de coopération entre les provinces et le secteur privé pour parvenir à une forme de transport par autocar qui soit durable. » [Firat Uray](#), président de la Rider Express Transportation Corporation, a dit au Comité que son



entreprise avait pu discuter de soutien avec le gouvernement de la Colombie-Britannique, mais que ce n'avait pas été le cas avec ceux de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba. À l'inverse, [M. D'Angelo](#) a indiqué qu'il avait réussi dans une certaine mesure à tisser des liens avec les gouvernements provinciaux des Prairies, en particulier celui de l'Alberta.

Pour sa part, [Michael Cassidy](#), propriétaire de Coach Atlantic Maritime Bus, a fait remarquer que les gouvernements des quatre provinces de l'Atlantique sont désireux de collaborer avec le gouvernement fédéral pour développer des réseaux de transport interurbain par autobus, et que la Colombie-Britannique et le Québec avaient accordé un soutien crucial aux exploitants provinciaux durant la pandémie de COVID-19.

[M^{me} Hanson](#) a estimé que, peu importe les compétences provinciales, un système national de transports serait nécessairement de nature interprovinciale et exigerait donc l'intervention du gouvernement fédéral. En fait, [M. Gemmel](#) a indiqué que ce dernier finançait déjà les réseaux municipaux de transport en commun, et que le transport interurbain ne devrait pas être différent. Plusieurs autres témoins se sont exprimés en faveur de la collaboration entre les différents ordres de gouvernement, peu importent les champs de compétences³⁶.

Création d'un réseau national

Comme [M^{me} MacPhee](#) l'a expliqué au Comité, l'établissement de connexions entre les transporteurs exige de résoudre de nombreuses difficultés. Par exemple, il faut coordonner des horaires potentiellement incompatibles, compte tenu des grandes distances, et veiller à l'existence de lieux sûrs où les passagers peuvent attendre leur correspondance. Plusieurs témoins ont recommandé d'établir un système national de transport interurbain et ont jugé que le gouvernement fédéral devait faire preuve de leadership pour que se concrétise la coordination pancanadienne entre les transporteurs³⁷. [M. Johnson](#) a proposé à cet égard la mise en place d'un système central national.

Jugeant qu'une stratégie nationale serait en fait insuffisante, [M^{me} Petrunic](#) a proposé à la place une approche nord-américaine, tandis que [M. McKay](#) a préconisé un système qui relèverait davantage des provinces, mais où le gouvernement fédéral serait amené à

36 TRAN, *Témoignages* : [Breen](#) (à titre personnel); [Roberts](#) (DRL); [Cassidy](#) (Coach Atlantic); [Johnson](#) (Transport Action Canada).

37 TRAN, *Témoignages* : [D^r Jacob Alhassan](#) (à titre personnel); [Accardi](#) (Motor Coach Canada); [Hanson](#) (à titre personnel); [Gemmel](#) (Fédération canadienne des municipalités); [Breen](#) (à titre personnel); [MacPhee](#) (Ontario Northland).

appuyer l'intégration des réseaux provinciaux. Pour sa part, [M. Wabinski](#) a recommandé l'établissement d'un conseil national du transport routier interurbain et d'une loi nationale sur le transport essentiel par autobus.

Certains témoins ont dit qu'il fallait éviter toute approche universelle dans la création d'un réseau national; selon eux, les besoins en transport varient d'une région à l'autre et exigent une variété de solutions adaptées³⁸. Par exemple, [M. D'Angelo](#) a estimé nécessaire d'envisager des stratégies différentes dans le Canada atlantique et dans le Nord de l'Ontario, afin de tenir compte de la différence de distances entre les collectivités. [M. Gemmel](#) s'est dit d'avis que ces divers besoins régionaux devraient être coordonnés au niveau fédéral, tandis que [M^{me} Jaffe](#) a insisté sur le besoin de mener de bonnes consultations auprès des populations locales, car de « mauvais investissements peuvent avantager les régions riches au détriment des régions pauvres ».

Connexions intermodales

[M^{me} MacPhee](#) a parlé des avantages des connexions intermodales entre les autobus d'Ontario Northland et les centres urbains ou les systèmes municipaux de transport en commun. [Elle](#) a mentionné particulièrement les points de connexion entre les services interurbains d'autobus et les stations Go Transit dans la grande région de Toronto et de Hamilton, de même que l'aéroport Pearson de Toronto.

Dans la même veine, [M^{me} Petrunic](#) a recommandé le maintien de connexions entre les plaques tournantes nord-américaines. [Elle](#) a notamment parlé de Transit Windsor comme un exemple de système international de transport en commun et de mobilité des citoyens qui est propre, sûr et efficace et qui offre une interconnectivité et une intégration excellentes avec le système de transport en commun de Detroit.

[M^{me} MacPhee](#) a recommandé que le gouvernement fédéral finance les stations intermodales pour permettre à tous les modes de transport en commun de se connecter en un seul endroit. [M. Johnson](#) a exprimé une idée similaire : le gouvernement fédéral devrait financer le rétablissement des gares communes dans les villes principales, qui seraient situées idéalement à proximité des gares ferroviaires et offriraient des installations de ravitaillement à zéro émission.

À propos de la création d'un réseau national, le Comité a pris connaissance du besoin de maintenir la connexion non seulement entre les grandes villes, mais aussi avec les plus

38 TRAN, *Témoignages* : [Gemmel](#) (Fédération canadienne des municipalités); [Cassidy](#) (Coach Atlantic); [Breen](#) (à titre personnel); [Côté](#) (UMQ).



petites localités rurales. En effet, ce sont souvent ces connexions plus courtes qui procurent les bienfaits socioéconomiques mentionnés précédemment³⁹. [M. Johnson](#) a donné l'exemple du système Thruway d'Amtrak, aux États-Unis : afin d'étendre ses services, l'entreprise a confié l'exploitation des trajets secondaires à des transporteurs privés qui assurent la connexion avec ses lignes principales. [Il](#) a proposé d'adapter un modèle similaire à la réalité canadienne; VIA Rail offrirait le service ferroviaire sur les artères principales du réseau, tandis que les connexions plus courtes seraient assurées par des transporteurs d'autobus. MM. [Gemmel](#) et [D'Angelo](#) ont également appuyé le développement et l'expansion du transport ferroviaire de passagers, auquel viendraient potentiellement se rattacher des trajets plus courts par autobus, tandis que [M^{me} MacPhee](#) a indiqué qu'Ontario Northland s'affairait déjà à assurer la connexion avec le transport ferroviaire de passagers.

[M. McKay](#) a remis en doute l'idée que le transport ferroviaire dans l'Ouest canadien soit une solution abordable et fiable, et [M^{me} Breen](#) a souligné que le réseau de VIA Rail ne dessert pas tout le pays. MM. [Maheux](#) et [Johnson](#) ont observé tous les deux que les opérateurs d'autobus font souvent la concurrence à VIA Rail; selon M. Johnson, ni les uns ni les autres n'en sortent gagnants.

[M. Cassidy](#) a mentionné une autre difficulté concernant le maintien de connexions intermodales : un système interlignes exige que différents moyens de transport respectent l'horaire établi; or, les trains de VIA Rail sont souvent en retard. [M^{me} Petrunic](#) a estimé que le fait de dédier des voies à VIA Rail « augmenterait la fiabilité du jour au lendemain », car cela éviterait les conflits d'horaires avec les trains de marchandises. À court terme, cependant, la communication de données en temps réel permettrait à d'autres transporteurs d'ajuster leur propre horaire en fonction de l'heure d'arrivée prévue réelle du train.

Information

Selon [M^{me} Petrunic](#), les questions les plus importantes qu'il faudrait poser en matière de transport des passagers sont les suivantes : « qui veut-on transporter, combien de Canadiens veut-on transporter, où veut-on les transporter, à quel coût et à quelle vitesse? » À son avis, ces questions seraient à la base d'une stratégie sur le transport des passagers. Les réponses détermineraient les aspects logistiques de la stratégie et serviraient à établir des mesures de rendement permettant de calculer les subventions. Afin de déterminer le nombre de passagers à déplacer, il est impératif d'obtenir plus

39 TRAN, *Témoignages* : [Cassidy](#) (Coach Atlantic); [MacPhee](#) (Ontario Northland); [Breen](#) (à titre personnel).

d'informations sur les populations qui utilisent le transport en commun et sur les raisons pour l'utiliser. Il s'agit d'un point important que d'autres témoins ont aussi soulevé⁴⁰.

[M^{me} Hanson](#) a estimé que le Canada est en retard sur d'autres pays pour ce qui est des études sur les transports. Les informations disponibles sur les utilisateurs du transport interurbain reposent principalement, d'après [M^{me} Breen](#), sur les habitudes et les besoins des usagers dans de « grandes collectivités urbaines adjacentes, en particulier celles du Sud de l'Ontario, du Sud du Québec et de la Colombie-Britannique ». Elle a recommandé que le financement fédéral serve à combler les lacunes dans les connaissances et a jugé nécessaire, entre-temps, que la prise de décisions tienne compte de ces lacunes et des biais inhérents aux informations actuellement disponibles.

[M^{me} Petronic](#) a expliqué que, contrairement à de nombreuses entreprises privées, les systèmes publics de transport en commun ne recueillent pas de données sur leur clientèle. Pour cette raison, il est difficile d'évaluer les besoins des usagers du transport en commun et d'adapter les services en conséquence. M^{me} Petronic a indiqué qu'il est facile d'obtenir ces données au moyen d'une application de transport en commun, grâce à laquelle les passagers peuvent consentir à la communication de leurs données « en échange d'un meilleur service ». En outre, elle a recommandé de tirer parti des données de VIA Rail pour que les systèmes locaux de transport en commun aient une meilleure idée de la destination des passagers de VIA Rail une fois qu'ils descendent du train à la gare, ce qui permettrait de leur offrir un meilleur service.

[M^{me} Petronic](#) a fait valoir par ailleurs que de meilleures analyses des données pourraient aider à déterminer où et pourquoi surviennent des attaques physiques qui pourraient autrement sembler « aléatoires ».

M^{mes} [Hanson](#) et [Perry](#) ont toutes deux insisté sur l'importance de s'assurer que les usagers, et en particulier ceux qui font partie des populations marginalisées, participent à l'évaluation des services de transport en commun.

Technologies

MM. [D'Angelo](#) et [Accardi](#) ont recommandé que le gouvernement du Canada fasse preuve de leadership afin de réunir les exploitants et les innovations technologiques, dans l'objectif de faciliter les connexions entre les services régionaux. [M. Cassidy](#) a fait remarquer pour sa part que, même s'ils disposent de systèmes de réservation, les

40 TRAN, *Témoignages* : [Perry](#) (à titre personnel); [Breen](#) (à titre personnel); [Jaffe](#) (à titre personnel); [Johnson](#) (Transport Action Canada); [MacPhee](#) (Ontario Northland).



exploitants ont besoin d'une plateforme de communication afin d'assurer un transport fluide pour les passagers et les colis.

À ce sujet, [M. McKay](#) a parlé des efforts que déploie le Northern Development Initiative Trust (NDIT) pour établir un réseau connecté permettant aux passagers de faire le transfert entre différents services dans le Nord de la Colombie-Britannique. À l'aide de technologies déjà employées en Europe de l'Ouest, le NDIT compte lancer un projet pilote portant sur un réseau du genre à l'été de 2023. [M. Johnson](#) a aussi dit que les entreprises privées Busbud et Expedibus offrent des services semblables, mais en exigeant des frais de courtage que bien des transporteurs ne peuvent pas se permettre. Pour cette raison, [il](#) a recommandé la mise en place d'un service central national sans but lucratif.

Électrification

Sur le plan de l'électrification, des témoins ont dit au Comité que, même si les autobus électriques à batterie faisaient leur entrée dans l'industrie, leur utilisation pour le transport interurbain de longue distance était limitée en raison des technologies de batteries actuelles⁴¹. [M. D'Angelo](#) s'est néanmoins dit optimiste que les fabricants sauront faire preuve de leadership à cet égard. D'ailleurs, [M. Accardi](#) et lui ont fait ressortir l'importance qu'avait le Fonds pour le transport en commun à zéro émission (FTCZE) pour compenser les coûts de l'électrification. [M^{me} Petrunic](#) a estimé que le FTCZE était un bon début, mais que le gouvernement fédéral devait fournir plus de soutien encore.

[M. Gemmel](#) a observé que le coût des autobus électriques, et tout particulièrement des batteries, a beaucoup baissé et qu'il continuera de diminuer. Cela dit, [M. Cassidy](#) a fait remarquer que le coût d'un autobus électrique (1,2 million de dollars) représente toujours un investissement en capital important, surtout si on le compare à celui d'un autobus à moteur diesel (725 000 \$). [M. D'Angelo](#) a également signalé le coût de fonctionnement élevé des véhicules à zéro émission.

Par ailleurs, [M^{me} Petrunic](#) a soulevé la question de la planification de l'infrastructure interrégionale, qui vise à appuyer le travail d'électrification et à assurer l'aménagement de bornes de recharge à haute puissance le long des trajets d'autobus, notamment afin de régler le problème de l'autonomie réduite des batteries par temps froid.

41 TRAN, *Témoignages* : [Cassidy](#) (Coach Atlantic); [Petrunic](#) (CRITUC); [Maheux](#) (Fédération des transporteurs par autobus).

Les technologies actuelles ne se prêtent pas de façon optimale au transport sur de longues distances, mais, selon ce qu’a appris le Comité, les autobus électriques se révèlent déjà comme étant un moyen de transport pratique sur de courtes distances, notamment pour les voyageurs⁴². [M. Cassidy](#) a également mentionné leur efficacité dans les systèmes municipaux de transport en commun, tout en précisant que l’électrification des flottes municipales est largement attribuable aux fonds publics. Selon lui, cela démontre l’importance d’accorder des ressources équivalentes aux fournisseurs de services de transport interurbain.

[M. Gemmel](#) a aussi évoqué l’option des véhicules à hydrogène, particulièrement pour le transport plus lourd et sur de longues distances. Il a ajouté qu’une transition du genre pourrait aider le Canada à se positionner comme chef de file mondial dans la production d’hydrogène.

Financement

Selon [M^{me} Breen](#), même si les avantages du transport en commun profitent à un grand nombre de personnes, d’entreprises et de communautés – voire à la société dans son ensemble – ses coûts sont souvent la seule responsabilité du fournisseur de services. [M^{me} Jaffe](#) a attiré l’attention sur le fait que les systèmes de transport par camion et par automobile ont des coûts qui se répercutent ailleurs dans la société, et que ces coûts sont plus élevés que l’on pense.

[M. Gemmel](#) et [M^{me} Breen](#) ont parlé du besoin d’assurer un financement prévisible, stable et à long terme des services de transport interurbain des passagers par autobus, tandis que [M. Wabinski](#) a proposé de rendre les exploitants privés admissibles au financement fédéral.

Financement destiné aux régions rurales

Parmi les nombreuses questions de financement qui ont été abordées par les témoins, notons le manque de financement destiné aux régions rurales⁴³. Selon [M. Gemmel](#), le gouvernement actuel et les gouvernements précédents ont accordé un fort soutien pour le financement du transport en commun dans les villes, mais le transport collectif dans les régions rurales et entre les villes n’a pas reçu la même attention.

42 TRAN, *Témoignages* : [Accardi](#) (Motor Coach Canada).

43 TRAN, *Témoignages* : [Breen](#) (à titre personnel).



Selon [M. Accardi](#), le rétablissement d'un trajet en région rurale présente un risque financier bien plus important qu'un trajet en milieu urbain pour le transporteur. À ce sujet, [M. D'Angelo](#) a dit au Comité que certains transporteurs font des efforts pour offrir des services en dehors des régions urbaines, mais qu'ils ont besoin du soutien des gouvernements pour le faire.

Tant [M^{me} Petronic](#) que [M^{me} Breen](#) ont dit du bien du Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural (FSTCR), mais elles ont insisté sur le besoin d'en faire plus. [M. Wabinski](#) a expliqué que bon nombre de petites municipalités rurales n'ont pas les ressources ou la volonté requises pour prioriser la liaison avec d'autres collectivités. MM. [Côté](#) et [Maheux](#) ont demandé au gouvernement fédéral de conclure une entente permanente avec le gouvernement du Québec afin de permettre l'octroi de fonds du FSTCR aux municipalités québécoises, d'augmenter le budget du fonds et de prévoir le financement du transport interrégional.

Financement des coûts opérationnels

[M^{me} Breen](#) a aussi recommandé d'étendre le FSTCR pour qu'il puisse couvrir les coûts opérationnels, ce qui comblerait une autre lacune importante dans le financement. En effet, comme l'a expliqué [M. Maheux](#), le gouvernement du Québec accorde du financement applicable aux coûts opérationnels, mais les fournisseurs de services de transport interurbain par autobus ne reçoivent aucune aide fédérale directe aux opérations. [M. D'Angelo](#) a également recommandé le renouvellement des soutiens fédéraux aux coûts opérationnels qui avaient été instaurés durant la pandémie.

Financement des dépenses en capital

Pour ce qui est du financement des dépenses en capital, [M. Roberts](#) a insisté sur l'importance, pour les transporteurs de longue distance, de compter sur des véhicules fiables afin d'assurer la continuité du service, même par mauvais temps. [M^{me} MacPhee](#) a recommandé que le gouvernement fédéral soutienne les fournisseurs publics et privés de services de transport interurbain pour l'acquisition d'immobilisations, en particulier des autobus accessibles en fauteuil roulant. Dans le même objectif, [M. Johnson](#) a proposé des modes de financement tels que des prêts à faible taux d'intérêt, du crédit-bail et des allègements fiscaux pour les véhicules, tout en mettant en évidence la nécessité de maintenir des gares routières accessibles à tous.

En matière de financement des infrastructures, [M. Maheux](#) a indiqué que des mesures de déduction accélérée de l'amortissement mises en place récemment par le gouvernement fédéral avaient été utiles, même si elles ne ciblent pas directement le

secteur des transports. [M^{me} Petronic](#) et [M. D'Angelo](#) ont fait ressortir l'importance d'un financement permanent du transport en commun, tandis que [M. Cassidy](#) a proposé que les transporteurs à but lucratif soient admissibles à du financement pour les infrastructures.

[M^{me} Petronic](#) a aussi fait valoir le besoin de créer « un fonds d'innovation stratégique pour le transport en commun, de type supergrappe » afin de tirer profit des outils offerts par Innovation, Sciences et Développement économique Canada, et ainsi assurer le maintien d'un système de transports sûr et résilient qui pourrait continuer de fonctionner dans l'éventualité d'une pandémie ou d'une épidémie. Elle a ajouté que la pandémie de COVID-19 avait démontré que le transport en commun est un service essentiel; par exemple, les travailleurs de première ligne n'ont souvent pas d'autre moyen de se rendre au travail. MM. [Gemmel](#) et [Côté](#) étaient tous deux d'avis que le transport interurbain par autobus devrait être considéré comme un service essentiel, M. Côté affirmant qu'il devrait être exonéré de taxe. [M. Maheux](#) a aussi jugé qu'une exemption de taxe serait de mise.

Taxes

[M. Accardi](#) a avancé que les transporteurs privés bénéficieraient grandement d'une admissibilité aux subventions et aux programmes fédéraux. MM. [Wabinski](#) et [Maheux](#) ont parlé plus précisément des remises de la taxe sur le carburant.

[M. Accardi](#) a aussi abordé la question de la tarification du carbone. Il a dit que tout coût supplémentaire imposé aux transporteurs privés se répercute nécessairement sur les passagers. [M. Uray](#) a indiqué que les faibles taux de fréquentation observés durant la pandémie avaient empêché les exploitants de trouver des revenus pouvant compenser les dépenses additionnelles causées par la tarification du carbone, tandis que [M. Wabinski](#) a estimé qu'une remise serait utile à cet égard.

[M. Kanca](#) a affirmé que les frais et les coûts élevés imposés par les gouvernements dissuadent certains transporteurs privés de fournir des services interprovinciaux. Il a dit que l'harmonisation des exigences provinciales en matière de permis, sinon la mise en place d'un permis universel, simplifierait les services interprovinciaux et réduirait les coûts pour les exploitants tenus de payer les frais de permis à différents endroits.

Subventions

Selon [M^{me} Hanson](#), les coûts des systèmes urbains de transport en commun sont subventionnés dans une proportion allant jusqu'à 60 % au Canada. [M. Roberts](#) a donné



l'exemple du système de St. John's, qui sert 200 000 personnes et reçoit 16 millions de dollars en subventions à chaque année, tandis qu'un transporteur privé de Terre-Neuve en milieu rural peut servir 250 000 personnes, sans toucher de financement.

Le Comité a appris que des subventions relativement modestes pourraient véritablement faire la différence entre le maintien et l'abandon d'un trajet non viable⁴⁴. Selon [M. Wabinski](#), le montant requis pour subventionner tous les trajets au Canada pourrait ne pas dépasser 30 à 85 millions de dollars par année. [Il](#) a proposé un modèle de subvention en fonction du trajet, qui s'inspire de l'approche adoptée par le système Thruway d'Amtrak : les nouveaux trajets sont subventionnés jusqu'à ce qu'ils deviennent fiables et qu'ils attirent plus de passagers; la subvention peut alors être réduite.

[M. Maheux](#) a parlé de la desserte de Chisasibi offerte par son entreprise. Ce trajet a été rendu possible grâce aux efforts de plusieurs communautés autochtones et du Grand Conseil des Cris, qui ont fait une demande au Programme d'aide au développement du transport collectif du Québec. [Il](#) a expliqué à ce sujet : « Quand une municipalité est d'accord pour appuyer un transporteur privé et maintenir un service, pour chaque dollar qu'elle investit, trois dollars sont investis » par le gouvernement provincial au moyen du programme.

[M. D'Angelo](#) a également souligné les impacts disproportionnés que les pertes de services de transport interurbain par autobus ont sur les personnes âgées, et il a salué une initiative de la Ville de Montréal grâce à laquelle les aînés pourront utiliser gratuitement le système municipal de transport en commun à partir du 1^{er} juillet 2023.

CONCLUSION

Au cours de son étude, le Comité a entendu parler non seulement des bienfaits du transport interurbain par autobus, mais aussi des graves conséquences que la perte de services peut avoir sur les personnes et les collectivités. Les Canadiens utilisent cette forme de transport pour diverses raisons, que ce soit pour aller magasiner, se rendre à un rendez-vous médical important, aller étudier ou travailler, ou échapper à la violence familiale. Les pertes de services touchent de façon disproportionnée les membres des populations marginalisées.

44 TRAN, *Témoignages* : [Wabinski](#) (Kasper Transportation); [Maheux](#) (Fédération des transporteurs par autobus); [MacPhee](#) (Ontario Northland).

Le Comité a pris connaissance de tout un éventail de recommandations sur la manière de créer et de maintenir un réseau national de transport en commun interurbain qui soit sécuritaire, abordable, accessible et fiable.

ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la [page Web du Comité sur cette étude](#).

Organismes et individus	Date	Réunion
Association canadienne du transport urbain Marco D'Angelo, président-directeur général	2022/11/23	41
Motor Coach Canada Vince Accardi, président	2022/11/23	41
Ontario Northland Tracy MacPhee, vice-présidente, Chemins de fer passagers et autocars	2022/11/23	41
Rider Express Omer Kanca, témoin, Firat Uray, président	2022/11/23	41
Transport Action Canada Terence Johnson, président	2022/11/23	41
À titre personnel Jacob Alhassan, professeur adjoint, Département de santé communautaire et d'épidémiologie, Collège de médecine, University of Saskatchewan Cindy Hanson, professeure, Département de sociologie et sciences humaines, University of Regina	2022/11/30	43
Coach Atlantic Maritime Bus Michael Cassidy, propriétaire	2022/11/30	43
Fédération canadienne des municipalités Matt Gemmel, directeur, Politiques et recherches	2022/11/30	43
Kasper Transportation Kasper Wabinski, président	2022/11/30	43

Organismes et individus	Date	Réunion
À titre personnel Sarah-Patricia Breen, titulaire de la chaire de recherche d'innovation régionale en développement économique rural, Selkirk College Adele Perry, professeure distinguée Histoire et études des femmes et des genres, Université du Manitoba	2023/02/16	55
Consortium de recherche et d'innovation en transport urbain au Canada Josipa Petrunic, présidente-directrice générale	2023/02/16	55
Northern Development Initiative Trust Joel McKay, directeur général	2023/02/16	55
À titre personnel JoAnn Jaffe, professeure, Département de sociologie et des sciences humaines, University of Regina	2023/03/07	56
Fédération des transporteurs par autobus Pierre Maheux, administrateur	2023/03/07	56
DRL Coachlines Ltd. Jason Roberts, directeur général	2023/03/07	56
Union des municipalités du Québec Daniel Côté, président Samuel Roy, coordonnateur aux politiques	2023/03/07	56

ANNEXE B LISTE DES MÉMOIRES

Ce qui suit est une liste alphabétique des organisations et des personnes qui ont présenté au Comité des mémoires reliés au présent rapport. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter la [page Web du Comité sur cette étude](#).

Fédération des transporteurs par autobus

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents ([réunions n^{os} 41, 43, 55, 56 et 64](#)) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,
Peter Schiefke

Les conservateurs demandent la suppression de la taxe carbone inflationniste sur les transports interurbains par autobus

Introduction

Les députés conservateurs membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités souhaitent remercier le Comité, son personnel, ses analystes et les nombreux témoins qui ont partagé leurs précieuses connaissances sur le transport interurbain par autocar.

Bien que les députés conservateurs appuient l'orientation générale du rapport, nous sommes préoccupés par le fait que les recommandations de ce rapport n'ont pas abordé la nature inflationniste de la taxe carbone et son impact négatif sur le transport interurbain par autocar.

C'est pourquoi nous déposons ce rapport supplémentaire. Les conservateurs recommandent :

Que le gouvernement du Canada, pour rendre le transport interurbain par autocar plus abordable pour les passagers, reconnaisse que la taxe carbone a fait augmenter les coûts des transporteurs et que ces coûts ont été répercutés sur les passagers, atténue la hausse des prix en supprimant complètement la taxe carbone ou, à tout le moins, en accordant un rabais aux exploitants d'autocars pour compenser le coût de la taxe sur le carbone qu'ils paient.

Contexte :

Le Comité a entendu des opérateurs privés dire que la taxe carbone était un coût supplémentaire qu'ils n'avaient pas d'autre choix que de répercuter sur leurs usagers. Un témoin a suggéré qu'un remboursement de la taxe carbone serait utile.

Les membres conservateurs du Comité estiment qu'en cette période de crise financière où les gens luttent pour se nourrir et se loger, le gouvernement ne devrait pas aggraver le problème de l'inflation en augmentant le coût du transport interurbain par autobus au moyen d'une taxe supplémentaire.

Conclusion

Les Canadiens subissent la pire période d'inflation en quarante ans. Les conservateurs continueront à demander au gouvernement fédéral de rendre la vie plus abordable pour tous les Canadiens, y compris ceux qui voyagent en autocar.

RAPPORT DISSIDENT DU NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE DU CANADA

Améliorer la connectivité des autobus au Canada

Les néo-démocrates du Canada sont déçus des recommandations formulées par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités dans le rapport intitulé *Améliorer la connectivité des autobus au Canada*.

Le corps du rapport fait référence à des témoignages éloquentes qui décrivent en détail l'état lamentable des services interrégionaux de transport de passagers par autobus au Canada, l'impact de ce manque de service sur les Canadiennes et Canadiens, en particulier sur les populations marginalisées, et les solutions possibles pour aider les Canadiennes et Canadiens à accéder à un réseau national de services de transport par autobus sécuritaires, fiables et accessibles. Cependant, les recommandations peu convaincantes du Comité ne reflètent ni l'urgence et l'importance de cet enjeu, ni l'appel massif des témoins pour que le gouvernement fédéral joue un rôle de chef de file dans la résolution de ce problème.

Plus précisément, les recommandations de la commission n'abordent pas de façon adéquate les témoignages demandant :

- La mise en place d'un réseau public d'autobus à l'échelle nationale;
- Des mesures de leadership de la part du gouvernement fédéral et du ministre des Transports pour consolider le transport interprovincial et territorial par autobus;
- Une étude complète de l'état actuel du transport interrégional par autobus au Canada;
- Le financement de l'infrastructure de connexion intermodale;
- L'élargissement de l'admissibilité au Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural, en conjonction avec l'augmentation des ressources financières pour le Fonds.

Mise en place d'un réseau d'autobus public à l'échelle nationale

Bien qu'imparfait, le service Greyhound Bus Ltd. permettait autrefois aux passagers de voyager en autobus partout dans le pays avec un seul billet. Depuis l'annulation de ce service, la fourniture de services de bus interrégionaux s'est transformée en une mosaïque de fournisseurs publics et à but lucratif, avec des niveaux de service variables et d'importantes lacunes en matière de connectivité. Pour les trajets plus longs, les passagers sont souvent contraints de naviguer dans un système compliqué impliquant de multiples fournisseurs de services mal intégrés. Dans de nombreux cas, les services de bus contigus n'existent tout simplement pas.

Les déplacements interprovinciaux en autobus sont particulièrement problématiques. La Loi sur les transports routiers délègue aux provinces la compétence en matière de services d'autobus interprovinciaux et, bien que certains gouvernements provinciaux aient investi dans les services intraprovinciaux, les provinces ne sont guère incitées à collaborer au-delà de leurs frontières.

Comme indiqué dans le corps du rapport du Comité, les témoins ont souligné que la nature disparate du système est un facteur de dissuasion pour la population canadienne qui souhaite ou doit utiliser les services de transport interurbain par autobus. Ils ont expliqué que cette mosaïque est source de problèmes de sécurité, de complexité, de coûts supplémentaires pour des billets multiples et d'absence de services dans de nombreuses régions.

Pour résoudre ce problème, le NPD recommande, sur la base des témoignages de [M. Alhassan](#), [Mme Jaffe](#) et [Mme Hanson](#), la création d'un réseau national d'autobus interrégionaux, financé par l'État et exploité en tant que société d'État.

« Lorsque les systèmes publics sont remplacés par des systèmes privés, les citoyens sont remplacés par des « consommateurs ». Je crains qu'une politique axée sur les centres urbains et le transport privé ne se traduise par une perte de participation des citoyens, qui n'auront plus leur mot à dire. L'absence d'une politique qui prend en compte tous les citoyens crée un risque que certains – c'est-à-dire les citoyens des régions rurales, les aînés, les Autochtones, ceux qui ont des problèmes de mobilité, etc. – deviennent des citoyens de deuxième classe. »

- [Mme Cindy Hanson](#), professeure, département de sociologie et sciences humaines, Université de Regina, réunion TRAN 43, 30 novembre 2022

L'exploitation réussie d'un service national d'autobus serait plus qu'une commodité pour les Canadiennes et Canadiens. Il s'agirait plutôt d'un bien sociétal général. Un service d'autobus et de train accessible, sécuritaire et fiable contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre, améliore l'accès aux possibilités d'emploi et aux services tels que les soins de santé, et permet aux populations vulnérables qui pourraient autrement faire du pouce d'avoir accès à un mode de transport sécuritaire.

Les communautés du Nord, rurales et éloignées sont les plus touchées par le manque actuel de services d'autobus fiables au Canada. Dans les régions peu peuplées où les distances entre les centres sont longues, les opérateurs privés sont peu motivés financièrement. Au lieu d'accorder de lourdes subventions aux transporteurs privés pour qu'ils exploitent ces lignes, un transporteur national public pourrait exploiter ces lignes vitales dans l'intérêt du public, tout en conservant les recettes générées par le réseau.

« La rentabilité n'étant plus au rendez-vous, l'exploitation de ces lignes n'est plus avantageuse pour les transporteurs privés, mais elle est tout de même essentielle pour la vitalité des régions desservies. C'est avant tout le soutien financier des gouvernements, notamment les gouvernements municipaux, qui permet de garder ces lignes actives. »

- [Daniel Côté](#), président, Union des municipalités du Québec, Réunion TRAN 56, 7 mars 2023

Leadership fédéral

Bien que les témoins reconnaissent que les services d'autobus interurbains relèvent de la compétence provinciale, la plupart des témoins qui ont abordé les questions de compétence – y compris des universitaires, des exploitants privés et des groupes de pression – ont indiqué que le gouvernement fédéral doit jouer un rôle de premier plan pour combler les lacunes dans le réseau d'autobus actuel, en particulier les lacunes dans les services interprovinciaux.

« Le gouvernement fédéral a la responsabilité constitutionnelle de régler les exploitants d'autobus, mais en vertu de la Loi sur les transports routiers, il délègue ce pouvoir aux provinces. Cette lacune a généralement laissé les exploitants d'autobus sans soutien. Bien que le gouvernement fédéral ait demandé aux provinces de trouver des solutions pour aider à reconnecter le Canada, il peut prendre encore plus de mesures et faire preuve de plus de leadership pour le réaménagement des lignes d'autobus partout au Canada en actionnant quelques leviers. »

– [Vince Accardi](#), président, Motor Coach Canada, réunion TRAN 41, 23 novembre 2022

Lors d'un précédent témoignage devant le Comité, le [ministre des Transports](#) a indiqué qu'il avait proposé de travailler en collaboration avec les provinces et les territoires sur la question du transport par autobus. Cependant, en l'absence d'une réponse provinciale à ses ouvertures, il a refusé de prendre d'autres mesures sur une question qui est clairement dans l'intérêt national. Le NPD recommande au ministre de tenir compte des témoignages en menant des discussions entre les provinces et les territoires et en créant des programmes incitatifs pour que les provinces et les territoires fusionnent leurs réseaux d'autobus.

« Comme nous l'avons entendu, cela ne fait pas partie de la responsabilité des provinces. C'est une responsabilité déléguée. Le gouvernement fédéral peut redéfinir le rôle de l'organisme de réglementation, surtout pour les services d'autocars interprovinciaux, c'est-à-dire l'ensemble du réseau national. Ce que l'on coupe à un endroit nuit à l'ensemble de l'écosystème. » - [Terrence Johnson](#), président de Transport Action Canada, réunion TRAN 41, 23 novembre 2022

Évaluer et combler les lacunes en matière de connaissances et de services

Le NPD soutient l'esprit de la recommandation du Comité intitulée *Évaluer et combler les lacunes dans les connaissances (habitudes des usagers du transport en commun interurbain)*, qui vise à « évaluer et combler les lacunes actuelles dans les connaissances en ce qui concerne les habitudes et les besoins des usagers du transport en commun interurbain ». Le NPD élargirait cette évaluation au-delà des habitudes et des besoins des usagers pour inclure d'autres dimensions de la question.

« Il n'y a pas eu beaucoup d'études sur les transports au Canada. Beaucoup d'études ont été faites à l'échelle internationale. Transports Canada et Infrastructure Canada ont financé des travaux du Conseil de recherches en sciences humaines auxquels nous avons eu le privilège de contribuer. Cependant, je pense qu'il y a place à beaucoup plus de travaux portant sur le coût de l'absence d'un système de transport national. Le gouvernement fédéral devrait continuer d'appuyer les efforts visant à combler ces lacunes, non seulement par le biais de la recherche universitaire, mais aussi en finançant les communautés et les régions pour qu'elles évaluent leurs besoins et les solutions potentielles. »

- [Mme Cindy Hanson](#), professeure, département de sociologie et sciences humaines, Université de Regina, réunion TRAN 43, 30 novembre 2022

Le gouvernement devrait mener une étude approfondie sur l'état actuel des services d'autobus au Canada, et notamment déterminer où se situent les lacunes dans les services. La mosaïque actuelle de petits services d'autobus n'a pas encore remplacé les itinéraires supprimés lorsque Greyhound s'est retiré du Canada, sans parler des lacunes qui existaient auparavant. Une évaluation complète est essentielle pour éclairer les stratégies futures visant à améliorer les réseaux de transport par autobus au Canada.

La recommandation du Comité n'indique pas comment les renseignements recueillis dans le cadre d'une évaluation devraient être utilisés pour améliorer le transport par autobus. Le NPD recommande que l'évaluation du gouvernement serve à créer une stratégie nationale complète de transport par autobus et un plan d'action, y compris des calendriers de mise en œuvre.

Connexions intermodales

La recommandation du Comité intitulée *Connexions intermodales* suggère que le gouvernement « encourage » tous les intervenants à coordonner les itinéraires d'autobus interurbains avec les transports ferroviaires et aériens de passagers. Plusieurs témoins ont souligné le besoin de connexions intermodales et le NPD soutient l'esprit de cette recommandation. Cependant, l'urgence de la situation exige du gouvernement plus qu'un encouragement passif. Le NPD estime que le gouvernement devrait s'engager à prendre des mesures concrètes, telles que le financement de gares

intermodales pour permettre la correspondance en un seul endroit de tous les modes de transport public, comme l'ont recommandé [Mme MacPhee](#) et [M. Johnson](#).

Étendre le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural

La recommandation du Comité intitulée Étendre le FSTCR pour qu'il s'applique aux exploitants privés et aux trajets de transport en commun interurbains demande au gouvernement d'étendre l'admissibilité au Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural aux exploitants privés de transport en commun interurbains qui exercent leurs activités dans les régions rurales. Étant donné la capacité modeste du fonds actuel, le NPD soutient son orientation vers les fournisseurs de services d'autobus publics et sans but lucratif. L'extension de l'admissibilité devrait s'accompagner d'une extension du fonds.

Recommandations

En plus des recommandations contenues dans le rapport du Comité, le NPD recommande ce qui suit :

Recommandation 3 – Responsabilité ministérielle

Que le ministre des Transports fasse preuve du leadership fédéral nécessaire pour rétablir le lien entre les collectivités canadiennes et les services d'autobus abordables, sécuritaires, pratiques et à faibles émissions, y compris les services d'autobus entre les provinces et les territoires.

Recommandation 2 – Évaluer et combler les lacunes en matière de connaissances et de services

Que le gouvernement du Canada, en collaboration avec tous les intervenants, y compris les gouvernements provinciaux et territoriaux, les communautés autochtones, les municipalités, ainsi que les exploitants publics et privés, mène une étude approfondie pour déterminer l'état actuel des services d'autobus au Canada, identifier les lacunes et utiliser cette information pour créer une stratégie nationale complète de transport par autobus et un plan d'action, y compris des calendriers de mise en œuvre.

Recommandation 1 – Établir un réseau de transport national d'intérêt public

Que le gouvernement du Canada collabore avec tous les intervenants, y compris les gouvernements provinciaux et territoriaux, les communautés autochtones, les municipalités, ainsi que les exploitants publics et privés, afin d'établir un réseau national d'intérêt public de voies de transport en commun interrégionales sécuritaires, abordables, accessibles et fiables, exploité en tant que société d'État.

Recommandation 4 – Connexions intermodales

Que le gouvernement du Canada collabore avec tous les intervenants, y compris les gouvernements provinciaux et territoriaux, les communautés autochtones, les municipalités, ainsi que les exploitants publics et privés, afin d'encourager la coordination des trajets des autobus interurbains avec les transports ferroviaires et aériens. Cela passe notamment par la planification et le financement de gares intermodales permettant de relier toutes les formes de transport public.